Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7174**

18. Wahlperiode 28.12.2015

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/6791 –

VW-Skandal – Erklärung der Abweichungen bei Messergebnissen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Umwelthilfe stellt in einer „Chronologie des Abgas-Skandals" aus ihrer Sicht die Ereignisse seit dem Jahr 2007 dar (www.duh.de/dieselgate_chronologie.html). Darin heißt es u. a.:

„10. Februar 2011: In einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium spricht die DUH gemeinsam mit Axel Friedrich die zu starke Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung, die sogenannte Zykluskennung (= Abschalteinrichtung), an. Das BMVBS erklärt, das Problem zu kennen. Die DUH fordert erneut (und erfolglos) die Kontrolle der von den Herstellern ermittelten Werte durch die Prüfbehörde (KBA). Erstmals spricht die DUH Probleme von Volkswagen mit zu hohen NO_x-Emissionen an. Am Beispiel des Passat Euro 6 werden konkret ‚die hohen NO_x-Emissionen, die über den Werten für Euro 5 liegen' genannt. Diese ‚sind nach Resch und Friedrich rechtswidrig', so das Gesprächsprotokoll."

Eineinhalb Jahre vor dem Bekanntwerden des VW-Skandals um manipulierte Testergebnisse und die unzulässige Nutzung von Abschalteinrichtungen im realen Fahrbetrieb wurde in der Zeitschrift „AutoBild" geschrieben: „Um den Verbrauch [eines Autos] auf dem Prüfstand zu messen, muss vorher der Fahrwiderstand ermittelt werden. Dazu werden Fugen abgeklebt, Spiegel demontiert […] Klimaanlagen werden ausgebaut […] Dazu erkennen Steuergeräte, wenn eine Meßfahrt vorliegt. Die Autos sind inzwischen auf diese Minimal-Last hin konstruiert. Hieß es früher: ´Turbo läuft – Turbo säuft´, sollen jetzt ausgerechnet aufgeladene Motoren sparen. Das tun sie nur auf dem Prüfstand, wenn wenig Leistung gefordert wird" (Autobild vom 14. Februar 2014).

Mit dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen (KOM(2014)28 endgültig) vom 31. Januar 2014 wird zudem beabsichtigt „Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollen verringern" in Form delegierter Rechtsakte erlassen zu können.

Dennoch behauptet die Bundesregierung, ihr lägen über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen" in Neuwagen „keine Erkenntnisse vor" (Antwort der Bun-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22. Dezember 2015 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

desregierung vom 28. Juli 2015 zu Frage 13 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656). Offen ist, warum Erkenntnisse hierüber nicht vorlagen, insbesondere, ob man Erkenntnisse über die Wirkungsweise der in engen Grenzen zulässigen Abschalteinrichtungen nicht haben konnte – oder nicht haben wollte.

I. Aufklärung und Weiterentwicklung

1. Wie hat sich die Bundesregierung vor Bekanntwerden des sog. VW-Skandals die großen Abweichungen bei den Emissionen von Stickoxiden einerseits im Rollprüfstand, andererseits im realen Fahrbetrieb, erklärt?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 und 11 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656 verwiesen.

2. Ist es zutreffend, dass ausschließlich die illegale Verwendung von Abschalteinrichtungen sanktionsbewehrt ist, aber nicht das Überschreiten von Grenzwerten (NO_x, Partikel, CO_2) im realen Fahrbetrieb gegenüber den im Typzulassungsverfahren angewandten standardisierten Messmethoden (bitte begründen)?

Wenn ja,

a) gilt dies unabhängig davon, wie hoch die Abweichungen im realen Fahrbetrieb sind (bitte begründen)?

b) gilt dies auch dann, wenn die Abgasnachbehandlung deutlich gedrosselt wird oder einfach nicht mehr ausreichend leistet, sobald die maximale Beschleunigung oder Geschwindigkeit aus dem Testzyklus Neuer Europäischer Fahrzyklus (NEFZ) (bzw. zukünftig Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle – WLTC) überschritten werden?

c) heißt dies, dass es bisher keinerlei rechtliche Handhabe dagegen gibt, dass Hersteller die Abgasnachbehandlung allein auf den Testzyklus auslegen und damit das Ziel, mit den Grenzwerten die Luftreinheit zu verbessern, bewusst unterlaufen?

Es gelten die entsprechenden Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagdrucksache 18/6592 verwiesen.

3. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass auch alle bereits zugelassenen Fahrzeugtypen bzw. Fahrzeuge zukünftig im realen Fahrbetrieb die Grenzwerte (NO_x, Partikel, CO_2) nur in bestimmtem Rahmen überschreiten dürfen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, inwiefern, und wie setzt sich die Bundesregierung konkret dafür ein?

Neu eingeführte europäische Typgenehmigungsvorschriften gelten stets nur für neue Typgenehmigungen und für bereits bestehende Typgenehmigungen ab den jeweils verbindlich festgelegten Anwendungsdaten.

4. Trifft es zu, dass die Hersteller verpflichtet sind, alle für Prüfzwecke relevanten Daten herauszugeben (vgl. „Ohnmacht der Prüfer“, DER SPIEGEL vom 17. Oktober 2015)?

a) Wo ist dies geregelt?

b) Wieso fällt darunter nach Auffassung der Bundesregierung nicht auch die Offenlegung der Fahrzeugsoftware (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 33 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592)?

5. Ist die Aussage des Abgeordneten Arno Klare in der Aktuellen Stunde am 4. November 2015, es sei „sehr wichtig, dass die Motorsteuerungssoftware eine Open-Source-Software ist“ (s. Plenarprotokoll 132/18, Seite 12866B), Position der Bundesregierung?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, was beabsichtigt die Bundesregierung wann und wo, um dies durchzusetzen?

6. Wann soll die Prüfung, ob die Offenlegung der Motorsoftware Teil der Weiterentwicklung der europäischen Typzulassung sei (vgl. „Ohnmacht der Prüfer“, DER SPIEGEL vom 17. Oktober 2015), abgeschlossen sein, und welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung möglicherweise dagegen?

Die Fragen 4, 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die europäischen Vorschriften sehen derzeit keine grundsätzliche Offenlegung der Fahrzeugsoftware und auch keine verpflichtende Kontrolle durch die Technischen Dienste vor. Die Untersuchungskommission erarbeitet ein Maßnahmenpaket im Zusammenhang mit zukünftigen Zulassungsverfahren. Die Offenlegung der Motorensoftware wird Teil des Maßnahmenpakets sein.

7. Hat die Bundesregierung oder haben nachgeordnete Behörden der Bundesregierung von einem oder mehreren Autoherstellern im Zuge der aktuellen Nachprüfung die Offenlegung der Fahrzeugsoftware verlangt?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, wann, und von welchen Herstellern?

8. Wird dies zur Aufklärung der Abweichungen zwischen den Messergebnissen auf dem Rollprüfstand und im realen Fahrbetrieb bei den aktuellen Nachprüfungen des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) möglicherweise verlangt werden (bitte begründen)?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die aktuellen Nachprüfungen sind noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 9 und 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592 verwiesen.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Environmental Protection Agency (EPA) der USA die Offenlegung der Fahrzeugsoftware von VW oder anderen Fahrzeugherstellern verlangt hat?

   Wenn ja, kann sie näheres dazu mitteilen, was genau wann von wem verlangt wurde?

Nein.

10. Trifft nach Kenntnis der Bundesregierung der Pressebericht (vgl. „Spannungen im VW-Aufsichtsrat“, Handelsblatt vom 9. November 2015) zu, wonach die EPA mit einem Ingenieur von VW über die Fahrzeugsoftware gesprochen hat?

Die Bundesregierung hat hierzu keine Erkenntnisse.

11. Trifft es (ebenfalls) zu, dass der Pass dieses Ingenieurs von den US-Behörden eingezogen wurde?

    Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesem Vorgehen, und welche Gründe sind der Bundesregierung hierfür genannt worden?

Der Bundesregierung wurde von keiner Seite ein Passentzug bestätigt.

12. Wurden die Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen, für die VW am 3. November 2015 bekannt gab, dass bei diesen CO_2-Angaben nicht korrekt waren, in Deutschland typzugelassen (bitte für alle getrennt angeben)?

    Von welchem prüfenden Dienstleister wurden diese Messungen durchgeführt, und von welcher Behörde wurde dieser Dienstleister zertifiziert?

Die vom Volkswagen-Konzern gelieferte Aufstellung der Fahrzeugtypen ist bisher nicht abgeschlossen

Die Benennung der Technischen Dienste erfolgt durch die jeweilige Genehmigungsbehörde, die technischen Gutachten werden durch den Antragsteller in Auftrag gegeben.

13. Wurden alle oder einige dieser Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen im Zuge der regulären Nachprüfungen, die vor dem Bekanntwerden des sog. VW-Skandals durchgeführt wurden, einer Nachprüfung unterzogen?

    Wenn ja, wie kann sich die Bundesregierung erklären, dass die Angabe nicht korrekter CO_2-Werte nicht erkannt wurde?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 9 und 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592 verwiesen.

14. Welche Angaben hat VW zur Angabe nicht korrekter CO_2-Werte gemacht?

    a) Hielten diese Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen die Werte auf dem Rollprüfstand im NEFZ ein?

    b) Welcher Art genau waren die eingestandenen Manipulationen oder handelte es sich schlicht um bewusste Falschaussagen?

    c) Welche Rolle spielte dabei der Dienstleister, der die Abgaswerte überprüft hat?

    d) Waren diesem die falschen Angaben bekannt, und hätte er dies melden müssen?

    e) Wird untersucht, ob der prüfende Dienstleister gegen geltendes Recht verstoßen hat (bitte begründen), und welche Konsequenzen hätte dies (wie z. B. Strafzahlung, Entzug der Zertifizierung)?

VW hat die Untersuchungskommission des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in mehreren Sitzungen über den Sachstand der internen Aufklärung unterrichtet und zugesichert, die Zahl der betroffenen Fahrzeuge sowie die Aufschlüsselung nach Fahrzeugtypen zu ermitteln.

Am 3. Dezember 2015 hat VW der Untersuchungskommission nunmehr mitgeteilt, dass sich die ursprünglich genannten Zahlen nicht bestätigt haben, sondern 9 Modellvarianten von möglichen Abweichungen betroffen seien.

Das KBA hatte unmittelbar nach Bekanntwerden der möglichen Abweichungen die Neufeststellung der CO_2-Werte unter seiner Aufsicht angeordnet. Diese Messungen werden ungeachtet der nunmehr vorliegenden Bewertung durch VW in vollem Umfang zur notwendigen Überprüfung der Angaben der VW AG durchgeführt.

15. Dürfen die Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen, bei denen VW mittlerweile Manipulationen eingeräumt hat, in Deutschland weiter verkauft werden, bzw. seit wann ist dies ggf. nicht mehr zulässig (bitte begründen)?

    a) Trifft es zu, dass es keine entsprechende Weisung der Bundesregierung gab, den Verkauf dieser Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen einzustellen (bitte begründen)?

    b) Dürfen diese Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen nach Kenntnis der Bundesregierung in den USA weiterhin verkauft werden, bzw. seit wann ist ggf. deren Verkauf dort untersagt?

    c) Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in anderen Ländern ein Verbot des Verkaufs dieser Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen, und wenn ja, in welchen Ländern gilt dies seit wann?

    d) Werden die Fahrzeugtypen, bei denen es lediglich eines Software-Updates bedarf, nur noch mit neuer Software verkauft, und wenn ja, seit wann, und wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?

Es gibt keine Rechtsgrundlage für ein Verkaufsverbot für Fahrzeuge, die bereits zugelassen worden sind.

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse bezüglich eines Verkaufsverbots in anderen Ländern vor.

16. Welche Personen mit welcher Amtsbezeichnung waren an dem Gespräch mit der Deutschen Umwelthilfe e. V. am 10. Februar 2011 anwesend?

Das BMVI hat kein Protokoll zu der von der Deutschen Umwelthilfe genannten Besprechung erstellt. Eine Nennung von Teilnehmern ist daher nicht möglich.

17. Trifft die in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierte Darstellung dieses Gespräches zu?

    Wenn nein, welche Aussagen oder Darstellungen sind aus Sicht der Bundesregierung unzutreffend, und wie müsste dieser Sachverhalt korrekt wiedergegeben werden?

Die Darstellung der Deutschen Umwelthilfe kann nicht bestätigt werden.

II. Real Driving Emissions (RDE)

18. Welche Kompetenzen, Strukturen und Ausstattungen der amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) oder der kalifornischen Umweltbehörde California Air Resources Board (CARB) könnten aus Sicht der Bundesregierung als Vorbild für die Kontrolle von Fahrzeugemissionen dienen?

Ein direkter Vergleich ist wegen der unterschiedlichen Zertifizierungsvorschriften und Rahmenbedingungen in Europa und den USA nicht möglich.

19. Welche nationale Behörde oder Organisation soll die vom Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge der Europäischen Union (EU) am 28. Oktober 2015 beschlossene Einführung von RDE-Tests zur Messung der NO_x-Emissionen bei Dieselfahrzeugen ab 1. September 2017 für neue Fahrzeugtypen und ab 1. September 2019 für alle neuen Fahrzeuge in Deutschland durchführen (bitte begründen)?

    a) Welcher jährliche Etat wird hierfür voraussichtlich benötigt?

    b) Welche Vorbereitungen sind hierfür nötig, und welche sind bereits erfolgt?

Die Bestimmungen zu RDE werden Bestandteil der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Erlangung einer Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Es gelten die üblichen in den europäischen Typgenehmigungsvorschriften festgelegten Zuständigkeiten für den Antragsteller (Hersteller), den Technischen Dienst und die Typgenehmigungsbehörde.

20. Wieso ist der Rat nicht dem Vorschlag der Europäischen Kommission gefolgt, nach Einführung von RDE in den ersten beiden Jahren eine Abweichung von 60 Prozent und nach zwei Jahren von lediglich 20 Prozent zuzulassen?

    a) Für welche konkreten Konformitätsfaktoren in der Einführungsphase und anschließend dauerhaft hat sich Deutschland bei den Verhandlungen im Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge eingesetzt?

    b) Aus welchen Erwägungen heraus setzte sich Deutschland für genau diese Werte ein?

    c) Welche Person(en) aus welchem Ministerium war(en) bei der Entscheidung im Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge vom 28. Oktober 2015 anwesend?

    d) Welche Gespräche (auch telefonisch) führten Mitglieder der Bundesregierung und Mitarbeitende aus Bundeskanzleramt, Bundesministerien und nachgelagerten Behörden im Monat vor der Entscheidung im Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge vom 28. Oktober 2015 zu diesem Thema (bitte mit Datum, Regierungsmitglied bzw. Behörde/Abteilung, Gesprächspartner/Organisation, Ziel und ggf. Ergebnis des Gesprächs auflisten)?

Der ursprüngliche Vorschlag der Europäischen Kommission, der dem Technischen Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ (TCMV) am 28. Oktober 2015 zur Stellungnahme vorgelegt wurde, erreichte keine Unterstützung einer qualifizierten Mehrheit der Mitgliedstaaten.

Es waren Vertreter des Auswärtigen Amts, der Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur, für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und für Wirtschaft und Energie anwesend.

Entscheidungen der Bundesregierung werden grundsätzlich im Ressortkreis vorab abgestimmt. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 53 auf Bundestagsdrucksache 18/6603 verwiesen.

21. Wieso begrüßt die Bundesregierung die getroffene Einigung bei RDE mit einem Konformitätsfaktor von 2,1 in der Einführungsphase und dann später dauerhaft von 1,5, vor dem Hintergrund, dass dies deutlich über dem Vorschlag der Europäischen Kommission mit Konformitätsfaktoren von 1,6 und 1,2 liegt?

Die Bundesregierung begrüßt die Einigung der EU-Staaten, da es sich um ein tragfähiges Ergebnis handelt.

22. Sind Techniken zur Messung der CO_2-Emissionen und des Partikelausstoßes im realen Fahrbetrieb bereits verfügbar (wenn ja, seit wann), bzw. wann werden diese jeweils voraussichtlich verfügbar sein?

23. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Zeitplan in der EU zur jeweiligen Einführung auch der Messung von Partikelemissionen und CO_2 im realen Fahrbetrieb?

24. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung in der EU der Stand der Beratung zu deren Einführung, der Technik und dem Konformitätsfaktor?

25. Für welche Konformitätsfaktoren setzt sich die Bundesregierung beim Ausstoß von Partikel- und CO_2-Emissionen ein (bitte begründen)?

Die Fragen 22 bis 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verfahren und Geräte zur Messung der Partikelanzahlemissionen mit Hilfe portabler Emissionsmesssysteme sind in der Entwicklung. Die Europäische Kommission beabsichtigt, entsprechende Vorschläge zur Erweiterung der RDE-Messprozedur und für einen Konformitätsfaktor vorzulegen. Dies ist zunächst abzuwarten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6836 verwiesen.

26. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung in den USA im staatlichen oder privaten Auftrag RDE-Tests durchgeführt?

    Wenn ja, welche Emissionen werden dort jeweils seit wann wie gemessen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind RDE-Tests derzeit nicht in den kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften der USA verankert. Welche Tests in welchem Auftrag im Einzelnen in den USA durchgeführt werden bzw. wurden, ist nicht bekannt. Die RDE-Tests, die von der US EPA in der Notice of Violation am 18. September 2015 an die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie die Volkswagen Group of America, Inc. angeführt wurden, sind im Auftrag des International Council on Clean Transportation (ICCT) durchgeführt worden.

27. Sind der Bundesregierung (weitere) Staaten bekannt, die bereits RDE-Tests durchführen, und wenn ja, in welchen Staaten werden welche Tests (für welche Emissionen) durchgeführt?

Es ist nicht bekannt, dass RDE-Messverfahren bereits in weiteren Staaten außer in der EU im Rahmen der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften eingesetzt werden.

III. Nachprüfungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

28. Wie wurden Nachprüfungen bisher, vor Bekanntwerden des sog. VW-Skandals, konkret durchgeführt?

29. Trifft es zu, dass alle Nachprüfungen bisher nur auf dem Rollprüfstand durchgeführt wurden?

    Wenn ja, warum wurde nicht das reale Fahrverhalten auf der Straße überprüft?

    Wenn nein, welche Überprüfungen mit welchem Ergebnis erfolgten auf der Straße, und wo bzw. wie sind oder ist diese veröffentlicht?

30. Wurde bei den Nachprüfungen auf dem Rollprüfstand auf einem Vier-Rollen-Messstand und mit zumindest leichten Abweichungen vom NEFZ gemessen, um Abschalteinrichtungen und andere Manipulationen zu erkennen?

    Wenn nein, warum nicht, und wie wurde gemessen?

31. Hat das KBA diese Nachprüfungen selber durchgeführt, oder hat es diese in Auftrag gegeben, und wenn ja, bei wem?

Die Fragen 28 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sieht bis zum Inkrafttreten der RDE-Vorschriften keine Prüfungen auf der Straße vor. Auf dem Prüfstand ist der NEFZ zu durchfahren. Die Nachprüfungen wurden sowohl durch das KBA als auch durch folgende Technischen Dienste durchgeführt:

- TÜV Nord
- TÜV Hessen
- TÜV Rheinland.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 9 und 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592 verwiesen.

32. Wie hoch war der Etat des KBA für solche Nachprüfungen jeweils in den letzten 15 Jahren?

Im Kapitel 1212 waren im Titel 526 02 „Sachverständige“ für Nachprüfungen folgende Mittel veranschlagt:

2000/2001:	jeweils 665 000 Euro
2002:	489 000 Euro
2003-2005:	jeweils 483 000 Euro
2006:	239 000 Euro
2007:	483 000 Euro
2008/2009:	jeweils 350 000 Euro
2010-2015:	jeweils 483 000 Euro.

33. Hat das KBA bei den bisherigen Nachprüfungen, vor Bekanntwerden des sog. VW-Skandals, auch Fahrzeuge überprüft, die nicht in Deutschland ihre Typzulassung erhalten haben, und wie ist hier die Rechtslage?

Nachprüfungen sind nach den Vorschriften des europäischen Typgenehmigungsverfahrens generell durch die Genehmigungsbehörde durchzuführen, die die Typgenehmigung erteilt hat.

34. Wie unterscheiden sich die bisher durchgeführten fast 1 100 früheren Nachprüfungen des KBA (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592) von den aktuellen Nachprüfungen, die das KBA auf Anordnung des BMVI aktuell nach Bekanntwerden des sog. VW-Skandals durchführt?

35. Wie werden die aktuellen Nachprüfungen (s. Pressemitteilung Nr. 29/2015 des KBA) auf Anordnung des BMVI konkret durchgeführt?

a) Unterscheiden sich die Prüfungen auf dem Rollprüfstand von den fast 1 100 früheren Nachprüfungen?

b) Wie werden die Prüfungen auf der Straße konkret durchgeführt?

c) Wird dabei jeweils der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) zu Grunde gelegt?

d) Wird auch nach dem neuen Fahrzyklus WLTP überprüft (bitte begründen)?

e) Werden, wie in den USA von der EPA, auch Abweichungen vom zu Grunde gelegten Fahrzyklus NEFZ (ggfs. WLTP) durchgeführt, um Abschalteinrichtungen zu detektieren (bitte begründen)?

f) Wer führt konkret diese Nachprüfungen durch?

g) Wann werden die Rohdaten für alle untersuchten Fahrzeuge voraussichtlich vorliegen?

h) Bei welchen der untersuchten Fahrzeuge handelt es sich um neue Fahrzeuge?

i) Wie viel Zeit wird den Herstellern zur Erklärung der Abweichungen gegeben?

j) Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Untersuchungen?

k) Werden die Ergebnisse danach umgehend dem Deutschen Bundestag zur Verfügung gestellt bzw. veröffentlicht (wenn nein, bitte begründen)?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die derzeitigen Prüfungen auf dem Rollprüfstand erfolgen sowohl nach bisher üblichen Verfahren (NEFZ) als auch mit variierten Verfahren.

Darüber hinaus erfolgen RDE-Tests (entsprechend dem aktuellen Vorschlag zur RDE-Verordnung).

Im Auftrag des KBA werden die Tests von folgenden Technischen Diensten durchgeführt:

- DEKRA
- FAKT
- TÜV Nord

- TÜV Rheinland
- TÜV Süd/Hessen.

Die Stellungnahme der Hersteller erfolgt zeitnah nach der durchgeführten Messung.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 6 bis 9, 11 und 12 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6731 sowie zu Frage 35 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592 verwiesen.

36. Ab welcher Abweichung bei den NO_x-Emissionen wird in dieser Untersuchung jeweils davon ausgegangen, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung verwendet wird, bzw. wie soll eine unzulässige Abschalteinrichtung erkannt werden, vor dem Hintergrund, dass auch die EPA diese nicht zweifelsfrei nachweisen konnte, sondern VW diese letztlich zugeben musste?

Das KBA wertet qualitativ die Messergebnisse aus, um dann bei nicht plausiblen Auffälligkeiten die Abgasstrategien zu überprüfen.

37. Werden neben den Stickoxidemissionen auch bei allen jetzt überprüften mehr als 50 Fahrzeugtypen (s. Pressemitteilung Nr. 29/2015 des KBA) die CO_2-Emissionen (s. Plenarprotokoll 132/18, Seite 12864A) und Partikelemissionen überprüft (bitte begründen)?

    a) Warum wird in der Pressemitteilung des KBA nur über die Abweichungen bei den NO_x-Emissionen berichtet?

    b) Wie werden die Emissionen von Partikeln und CO_2 ggf. gemessen, und erfolgt dies nur auf dem Rollprüfstand, oder auch im realen Fahrbetrieb (bitte begründen)?

Der Fokus der Auswertung liegt bisher bei den Stickoxiden, um eine zeitnahe Aufklärung zu Abschalteinrichtungen zu erzielen.

Die Ermittlung aller Emissionen erfolgt auf dem Rollenprüfstand nach dem NEFZ.

38. Auf welcher rechtlichen Basis können die aktuellen Nachprüfungen der mehr als 50 Fahrzeugtypen, bei denen sowohl auf der Straße Messungen durchgeführt werden und auch CO_2-Emissionen gemessen werden sollen, durchgeführt werden, wenn die Bundesregierung selber ausführt, die „EG-Vorschriften zur Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (In-Service Conformity) sehen aktuell keine Überprüfung der CO_2-Emissionen und auch keine Prüfungen neben dem aktuell geltenden Laborzyklus NEFZ vor“ (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 21 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592)?

Die aktuellen Nachprüfungen, auch außerhalb des üblichen Zyklus, wurden wegen des konkreten Manipulationsverdachts hinsichtlich einer möglichen Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen veranlasst. Es handelt sich dabei nicht um eine Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

39. Warum wurden von der Bundesregierung und ihren nachgeordneten Behörden bis zum Bekanntwerden des sog. VW-Skandals keine Nachprüfungen auf der Straße bzw. „keine erweiterten Nachprüfungen“ (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache

18/6592) durchgeführt, obwohl es vielfältige Hinweise von Dritten auf erhebliche Abweichungen der Emissionen im realen Fahrbetrieb im Gegensatz zu den Ergebnissen auf dem Rollprüfstand gab?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6412 verwiesen.

40. Welche Veränderungen am Fahrzeug, die das Rollverhalten und den Luftwiderstand gegenüber dem Zustand bei üblicher Auslieferung verändern, hält die Bundesregierung bei der Durchführung des Ausrollversuches – Grundlage für alle Rollenmessverfahren – für zulässig, welche verstoßen gegen geltendes Recht, und welche sollten zukünftig verboten werden?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592 verwiesen.

41. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass ein europaweiter Wettbewerb zwischen den Prüfdienstleistern zur Typenzulassung sowie gleichzeitige andere Aufträge der Hersteller an diese Dienstleister dazu führt, dass berechtigte Bedenken bestehen bleiben, die die Unabhängigkeit dieser Prüfungen in Zweifel ziehen, wie es u.a. der ADAC sieht (s. Ausschussdrucksache 18(15)273-A, Seite 3, und: „Kollektives Versagen der Prüfer“, Handelsblatt-Online am 6. November 2015, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/vw-und-dieselgate-kollektives-versagen-der-pruefer/1255208.html)?

Nach Abschluss der Sachverhaltsaufklärung im VW-Fall und nach Vorliegen aller Erkenntnisse wird umfassend geprüft, welcher Handlungsbedarf zur Anpassung der internationalen, der europäischen und nationalen Vorschriften besteht.

IV. Feldüberwachung

42. Trifft es zu, dass alle Fahrzeugprüfungen im Zuge der Feldüberwachung bisher nur auf dem Rollprüfstand durchgeführt wurden?

Wenn ja, warum wurde nicht das reale Fahrverhalten auf der Straße überprüft?

Wenn nein, welche Überprüfungen mit welchem Ergebnis erfolgten auf der Straße, und wo bzw. wie sind diese veröffentlicht?

43. Wurde bei den Prüfungen auf dem Rollprüfstand auf einem Vier-Rollen-Messstand und mit zumindest leichten Abweichungen vom NEFZ gemessen, um Abschalteinrichtungen und andere Manipulationen zu erkennen?

Wenn nein, warum nicht, und wie wurde gemessen?

Die Fragen 42 und 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Forschungsprojekte vom Umweltbundesamt (UBA) bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden die Tests in Anlehnung an die jeweils gültigen Verfahren der EG-Typgenehmigungsrichtlinie bzw. -verordnung durchgeführt. In den Untersuchungen des UBA, deren wesentliches Ziel die Erhebung von Daten zum Emissionsverhalten von Fahrzeugen unterschiedlicher Abgasstufen war, wurden die Fahrzeuge darüber hinaus noch in weiteren Fahrzyklen (s. Antwort zu Frage 47) untersucht.

44. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine Feldüberwachung, die über die ohnehin vereinbarten RDE-Tests hinausgeht, zukünftig auch auf der Straße durchzuführen?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, ab wann soll dies durchgeführt werden, und soll dies auch für bereits typgenehmigte Fahrzeuge erfolgen (bitte begründen)?

Das KBA beteiligt sich aktiv an den Arbeiten der gemeinsamen Forschungsstelle der Europäischen Kommission (JRC – Joint Research Centre) zur Entwicklung eines Testverfahrens, mit dem Manipulationen aufgedeckt werden können.

45. Trifft es zu, dass für die Feldüberwachung früher das Umweltbundesamt (UBA), nunmehr aber die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zuständig ist?

    Wenn ja, seit wann, und warum?

    Wenn nein, wie unterscheiden sich die Untersuchungen des UBA und der BASt?

Die Zuständigkeiten bestimmter Behörden für so genannte nationale Überwachungsprogramme sind in Deutschland nicht explizit festgelegt.

46. Wieso führt die Feldüberwachung nicht das KBA als Typgenehmigungsbehörde durch?

Das KBA ist als Typgenehmigungsbehörde u. a. für die im Rahmen der EG-Typgenehmigung vorgesehenen Überprüfungen zur Konformität der produzierten (CoP) sowie in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (ISC) zuständig. Das KBA war zudem über den Lenkungskreis in das Feldüberwachungsprojekt der BASt eingebunden.

47. Welche acht Forschungsvorhaben zur Feldüberwachung von Kraftfahrzeugen hat das UBA jeweils wann (von/bis) durchgeführt (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592), und wann wurden diese jeweils wo bzw. wie veröffentlicht?

    a) Wie viele Fahrzeuge wurden dabei jeweils überprüft, und um welche Fahrzeugtypen welcher Hersteller handelte es sich dabei?

    b) Was wurde dabei jeweils genau überprüft, insbesondere die Einhaltung welcher Grenzwerte welcher Luftschadstoffe (NO_x, Partikel bzw. CO_2)?

    c) Wie wurden die Fahrzeuge dabei jeweils überprüft?

    d) Wurden die Forschungsvorhaben allein vom UBA durchgeführt, oder welche Dienstleister wurden zu welchen Konditionen (auch Auftragsvolumen) mit welchen (Teil-)Aufträgen beauftragt?

Titel des Vorhabens	Auftrag-/ggf. Unterauftragnehmer	Von/bis	Fahrzeuge und Fahrzeugtypen	Geprüfte Abgasemissionen	Messverfahren
Feldüberwachung der Abgasemissionen in der Bundesrepublik Deutschland (Ia)	RWTÜV/TÜV Rheinland	1988 bis 1993	176 Fahrzeuge verteilt auf 44 Fahrzeugtypen: 132 G-Kat-Fahrzeuge verteilt auf folgende Fahrzeugtypen: AUDI 80, AUDI 100, BMW 318 I, BMW 320 I, BMW 525 I, CITROEN BX 1,4 L, DAIHATSU FEROZZA, FIAT UNO 1,5 L, FIAT CROMA, FORD ESCORT 1,6 L, FORD SCORPIO 2,0 L, HONDA ACCORD 1,9 L, MAZDA 323, MITSUBISHI COLT 1,5 L, OPEL CORSA 1,3 L, OPEL KADETT E 1,6 L, OPEL OMEGA 2,0 L, MAZDA 626, VOLVO 740, MERCEDES-BENZ 190 E, MERCEDES-BENZ 190 E (OHNE VOR-KAT), MITSUBISHI GALANT, NISSAN SUNNY 1,6 L, PEUGEOT 405, PORSCHE 944, PORSCHE 944 S2, RENAULT R5 1,4 L, RENAULT R21, VW GOLF 1,3 L, VW GOLF 1,6 L, VW GOLF 1,8 L 22 U-Kat-Fahrzeuge verteilt auf folgende Fahrzeugtypen: AUDI 80 1,8 L, FORD SIERRA 1,8, SUZUKI SJ, VW GOLF 1,3, VW POLO 1,0 L, VOLVO 340 22 Sonstige Konzepte verteilt auf folgende Fahrzeugtypen: CITROEN 2CV 0,6 L, FIAT PANDA, NISSAN MICRA, OPEL KADETT 1,3 L, TOYOTA STARLET 1,0 L	CO, HC, NO_x	FTP75, ECE-Test (Innerortszyklus)

Ermittlung gesetzlich limitierter und nichtlimitierter Schadstoffe von Fahrzeugen im Verkehr (Ib)	RWTÜV/TÜV Rheinland	1994 bis 1997	94 Fahrzeuge verteilt auf 25 Fahrzeugtypen: AUDI 80, BMW 320 I, BMW 525 I, DAIHATSU CUORO, FORD FIESTA, FORD ESCORT, GM CORSA, HONDA CIVIC, OPEL ASTRA, OPEL CALIBRA, OPEL VECTRA, MAZDA 323 F, MERCEDES-BENZ 300 SE, MERCEDES-BENZ 190 E 1,8L, MITSUBISHI GALANT, NISSAN PRIMERA, PEUGEOT 306, RENAULT CLIO, RENAULT CROMA, RENAULT TIPO, TOYOTA COROLLA, VW POLO 1,0 L, VW GOLF 1,8 L, VW GOLF 1,6 L, VW GOLF 2,8 L,	CO, HC, NO_x	AU, FTP75, ECE-Test (Innerortszyklus), Verdunstungsemissionen, TÜV-Autobahnzyklus
Ermittlung gesetzlich limitierter Schadstoffe von Diesel-Pkw über die Lebensdauer (Feldüberwachung Diesel Pkw II)	RWTÜV/ ADAC/KBA	2000 bis 2002	32 Fahrzeuge verteilt auf 8 Fahrzeugtypen: BMW 320D, DAIMLER-BENZ A 170 CDI, DAIMLER BENZ C200 CDI, FORD FOCUS TURNIER, OPEL ASTRA-CARAVAN, RENAULT MEGANE SCENIC VOLKSWAGEN GOLF, VOLKSWAGEN PASSAT	CO, HC, NO_x, Partikel, CO_2	AU, NEFZ,TÜV-Autobahnzyklus
Ermittlung gesetzlich limitierter Schadstoffe von Fahrzeugtypen im Verkehr während der Lebensdauer (Feldüberwachung III)	RWTÜV/ ADAC/KBA	2000 bis 2002	46 Fahrzeuge verteilt auf 14 Fahrzeugtypen: AUDI A3, BMW 520 BMW 528, FIAT PUNTO, FORD FOCUS MERCEDES BENZ E230, DAIMLER CHRYSLER A 140, MITSUBISHI CARISMA NISSAN PRIMERA, OPEL OMEGA-B-CARAVAN, PEUGEOT 306, RENAULT MEGANE SEAT IBIZA, VW LUPO I	CO, HC, NO_x, CO_2	AU, NEFZ, Verdunstungsemissionen, TÜV-Autobahnzyklus, FTP75
Ermittlung gesetzlich limitierter Schadstoffe von Fahrzeugen im Verkehr während	RWTÜV/ ADAC/KBA	2000 bis 2002	45 Fahrzeuge verteilt auf 14 Fahrzeugtypen: AUDI A6, BMW 318, CHRYSLER VOYAGER,	CO, HC, NO_x, CO_2	AU, NEFZ, FTP75, TÜV-Autobahnzyklus, US06-Zyklus,

der Lebensdauer auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben und Ermittlung von Emissionsfaktoren (Feldüberwachung G-Kat IV)			CITROEN SAXO, FIAT CINQUECENTO, FORD GALAXY, FORD KA, HONDA CIVIC, NISSAN MICRA, OPEL ASTRA-G, OPEL CORSA ECO RENAULT TWINGO, TOYOTA YARIS, VOLKSWAGEN GOLF		CADC, Verdunstungsemissionen
Feldüberwachung von Otto- und Diesel-Pkw der Grenzwertstufen EURO3, EURO3D4 und EURO 4 unter Einbeziehung der im Betrieb befindlichen On Board Diagnose Systeme, der Volllastanreicherung und der Aktualisierung der Emissionsfaktoren für Kfz-Emissionsberechnungen (Feldüberwachung V)	RWTÜV/ ADAC/KBA	2002 bis2005	61 Fahrzeuge, verteilt auf 10 Typen mit Fremdzündungsmotor: BMW 3201, DAIMLERCHRYSLER C200 Kompressor, DAIMLERCHRYSLER PT-CRUISER, FIAT SEICENTO, MAZDA 323F, NISSAN ALMERA, OPEL ASTRA-G, RENAULT MEGANE SCENIC, VOLKSWAGEN GOLF 2.0, VOLVO V70 5 Typen mit Kompressionszündungsmotor: AUDI A6 Avant TDI, DAIMLERCHRYSLER A170 CDI, FORD FOCUS TURNIER MCC, SMART CDI, OPEL ZAFIRA TDI	CO, HC, NO_x, Partikel, CO_2	AU, NEFZ, FTP75, TÜV-Autobahnzyklus, US06-Zyklus, CADC, Verdunstungsemissionen
Feldüberwachung von Otto- und Diesel Pkw und leichten Nfz der Grenzwertstufen EURO3, D4 und EURO4: Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu den Schadstoffemissionen und der Kfz-Geräuschvorschriften sowie zur Aktualisierung der Emissionsfaktoren	TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG/ ADAC/KBA	2003 bis 2006	52 Fahrzeuge, verteilt auf 9 Typen mit Fremdzündungsmotor: CITROEN Berlingo, OPEL Zafira 1.8, RENAULT Clio 1.2, TOYOTA Corolla 1.6, BMW Mini Cooper, DAIMLER CHRYSLER A160, FORD Fiesta 1.3, SEAT Arosa 1.0, VW Golf 1.4 6 Typen mit Kompressionszündungsmotor: AUDI A4 1.6 TDI, BMW 320d, FORD Galaxy, OPEL	CO, HC, NO_x, Partikel, CO_2	AU, NEFZ, FTP75, TÜV-Autobahnzyklus, US06-Zyklus, CADC, Verdunstungsemissionen

(Feldüberwachung VI)			Astra 1.7 DTI Caravan, VW Sharan TDI, VW Transporter		
Feldüberwachung von Otto- und Diesel Pkw und leichten Nfz der Grenzwertstufen EURO3, D4 und EURO4: Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu den Schadstoffemissionen und der Kfz-Geräuschvorschriften sowie zur Aktualisierung der Emissionsfaktoren (Feldüberwachung VII)	TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG/ ADAC/KBA	2005 bis 2009	43 Fahrzeuge, verteilt auf 5 Typen mit Fremdzündungsmotor: BMW 116i, HONDA Jazz, OPEL Vectra-C 1,8l, SKODA Fabia 1.4l, VOLKSWAGEN Golf 1.6l, VOLKSWAGEN Touran TDI 6 Typen mit Kompressionszündungsmotor: AUDI A4 TDI, DAIMLER-CHRYSLER C200 CDI, DAIMLER-CHRYSLER Vaneo, OPEL Corsa, TOYOTA Avenis	CO, HC, NO_x, Partikel, CO_2	AU, NEFZ, FTP75, CADC, Verdunstungsemissionen
Überprüfung der Kfz – Emissionen im realen Betrieb (Feldüberwachung VIII)	TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG/ ADAC/KBA	2008 bis 2010	39 Fahrzeuge, verteilt auf 4 Fahrzeugtypen mit Fremdzündungsmotor: ALFA ROMEO 159, KIA Picanto MINI Cooper S, MITSUBISHI Colt, OPEL Meriva 6 Fahrzeugtypen mit Kompressionszündungsmotor: ALFA ROMEO 159 Sportwagon, AUDI A4 Avant TDI, BMW 320d, MAZDA 6, SMART ForTwo CDI, VOLKSWAGEN Golf Variant TDI 2 Fahrzeugtypen mit Gasantrieb: OPEL Zafira CNG, VOLKSWAGEN Touran CNG 1 Fahrzeugtyp mit hybridelektrischem Antrieb: TOYOTA Prius	CO, HC, NO_x, Partikel, CO_2	AU, NEFZ, FTP75, CADC, Verdunstungsemissionen

Die Berichte wurden in der UBA-Bibliothek veröffentlicht.

48. Welche(s) Forschungsvorhaben zur Feldüberwachung hat die BASt jeweils wann durchgeführt (s. Plenarprotokoll 132/18, Seite 12844B), und wann wurden diese jeweils wo bzw. wie veröffentlich?

    a) Wie viele Fahrzeuge wurden dabei jeweils überprüft, und um welche Fahrzeugtypen welcher Hersteller handelte es sich dabei?

    b) Was wurde dabei jeweils genau überprüft, insbesondere die Einhaltung welcher Grenzwerte welcher Luftschadstoffe (NO_x, Partikel bzw. CO_2)?

    c) Wie wurden die Fahrzeuge dabei jeweils überprüft?

    d) Wurden die Forschungsvorhaben allein vom BASt durchgeführt, oder welche Dienstleister wurden zu welchen Konditionen (auch Auftragsvolumen) mit welchen (Teil-)Aufträgen beauftragt?

Die BASt führte das FE-Projekt Nr. 86.0066/2009 zur Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen durch.

Es wurden insgesamt 17 Fahrzeugtypen im Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. März 2011 überprüft.

Es wurden die gemäß den EG-Vorschriften zur Überprüfung der Konformität von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen Abgastests auf dem Rollenprüfstand durchgeführt (Typ1-Test). Dieser erfasst die Überprüfung der Emissionen von Kohlenstoffmonoxid, Stickstoffoxiden, Kohlenwasserstoffen und Partikeln. Darüber hinaus wurden die CO_2-Emissionen der Fahrzeuge im Rahmen des Projektes ermittelt.

Hauptauftragnehmer war die TÜV Nord Mobilität GmbH, der ADAC war Unterauftragnehmer.

49. Trifft es zu, dass die Feldüberwachung der BASt, die der Verband der Automobilindustrie e. V. in seiner Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 2 November 2015 erwähnt (Ausschussdrucksache 18(15)273-C, Seite 8), zwischen den Jahren 2008 und 2012 durchgeführt, der Bericht aber erst kürzlich veröffentlicht wurde?

50. Wenn ja, warum erfolgte die Veröffentlichung erst ca. drei Jahre nach Abschluss der Untersuchung?

51. Von wann bis wann wurde diese Feldüberwachung konkret durchgeführt und wann wurden die Ergebnisse wie bzw. wo veröffentlicht?

Die Fragen 49 bis 51 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Beginn des FE-Projektes Nr. 86.0066/2009 („Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen“) war der 1. Januar 2010. Der Abschlussbericht wurde dem BMVI durch die BASt am 4. Februar 2015 übermittelt. Eine Veröffentlichung ist in der Schriftenreihe der BASt, Unterreihe Fahrzeugtechnik, vorgesehen.

V. Auswirkungen internationaler Handelsabkommen

52. Wenn wie geplant beim Handelsabkommen der EU mit den USA (TTIP) die gegenseitige Anerkennung von Standards und Normen als zentrales Instrument des Abbaus von Handelshemmnissen vereinbart werden soll, trifft es dann zu, dass alle Kraftfahrzeuge (Kfz), die in einem der Länder die vom TTIP Abkommen erfasst werden, eine offizielle Zulassung erhalten haben, im gesamten TTIP-Gebiet als für den Fahrbetrieb zugelassen gelten würden (bitte begründen)?

Die EU strebt an, mit den USA im Bereich des Automobilsektors eine bessere Vereinbarkeit der jeweiligen Regelungen und Anforderungen zu erreichen. Dabei handelt es sich um einen komplexen und auf längere Zeit angelegten Prozess.

53. Sollen die Grenzwerte im Zuge der TTIP-Verhandlungen vereinheitlicht werden und nach der Ratifizierung des Abkommens nur noch gemeinsam für das gesamte TTIP-Gebiet verschärft/verändert werden könnten (bitte begründen)?

Eine Vereinheitlichung von Grenzwerten ist nicht Gegenstand der TTIP-Verhandlungen.

54. Auf welcher Rechtsgrundlage würden dann mögliche Nachprüfungen nationaler Kontrollbehörden vorgenommen werden können (vergleichbar wie im aktuellen Fall die der EPA in den USA oder durch das KBA in Deutschland für in den USA zugelassene Pkw-Modelle), und sind solche Nachprüfungen überhaupt noch zulässig, bzw. verstießen sie nicht gegen ein Abkommen, in der die gegenseitige Anerkennung von Standards und Normen essentieller Bestandteil ist, um „Handelshemmnisse“ abzubauen?

Nachprüfungen nationaler Kontrollbehörden werden nach den in den EU-Mitgliedstaaten bzw. den USA geltenden Vorschriften durchgeführt.

55. Inwiefern ist im vorliegenden Vertragstext zum Freihandelsabkommen zwischen der EU und Kanada (CETA) vorgesehen, dass alle Kfz, die in einem Land der Vertragspartner eine offizielle Zulassung erhalten haben, in der EU und Kanada als für den Fahrbetrieb zugelassen gelten würden (bitte begründen)?

Eine Anerkennung der offiziellen Genehmigung bzw. Zertifizierung eines Kfz im Land eines Vertragspartners durch die andere Vertragspartei sieht das CETA nicht vor.

56. Ist darin vorgesehen, dass die Grenzwerte für Kfz vereinheitlicht werden und nach der Ratifizierung des Abkommens nur noch gemeinsam für das gesamte CETA-Gebiet verschärft/verändert werden könnten (bitte begründen)?

Eine Vereinheitlichung der Grenzwerte für Kfz ist im CETA nicht vorgesehen. Der Anhang über die Kooperation im Bereich Automobile betont ausdrücklich das Recht jeder Vertragspartei, das gewünschte Umweltschutzniveau selbst festzulegen.

57. Worauf würden sich dann mögliche Nachprüfungen nationaler Kontrollbehörden beziehen können bzw. wäre eine solche Nachprüfung überhaupt zulässig oder würde sie gegen das CETA-Abkommen verstoßen, und könnten hieraus Schadenersatzforderungen der betroffenen Unternehmen unter Berücksichtigung des im Vertragstext enthaltenen Investitionsschutzkapitels und des Investor-Staats-Schiedsverfahren (ISDS) Mechanismus resultieren (bitte begründen)?

Nach dem CETA werden die nationalen Kontrollbehörden die Genehmigung bzw. Zertifizierung sowie die Zulassung eines Kfz weiter eigenständig prüfen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333